С. С. С. Р.
Н. К. П. С.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
№ 267.
27-го июля 1926 г.
г. Гомель.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 2503—2508).

I. Распоряжения Правления дорог.

ДБН. № 2503. О ненормальностях тарификации учеников школ ФЗУ.

(По Отделу Просвещения и Тяги.)

Из имеющегося в Правлении дорог списка лиц, окончивших школы ФЗУ и принятых на работу на производстве в Главных и участковых мастерских дороги, усматривается, что при переводе их для самостоятельной работы на производство некоторым из них по испытании определены тарифные разряды, ниже против тех, по которым они тарифицировались в последний год обучения в ФЗУ.

Это обстоятельство об'ясняется тем, что в период обучения в школе ученикам повышались тарифные разряды по прошествии каждого полугодия механически, без предварительного испытания (пробы), согласно тарифа, и поэтому при приеме их на производство на самостоятельную работу, по окончании школы, когда они также подвергаются испытанию,—некоторые из них обнаруживают недостаточную квалификацию, не соответствующую тому разряду, по которому они оплачивались в школе.

Во избежание неправильностей с тарификацией учеников школ ФЗУ и изжития таковой в дальнейшем, напоминается, что согласно Инструкции по проведению тарифа учеников ФЗУ, перевод их в следующий высший тарифный разряд через каждое очередное полугодие в период обучения не должен производиться механически, т. е. в зависимости от полугодичного срока, а исключительно на основе качества пробной работы каждого ученика, также и перевод ученика в следующий класс школы не дает права на повышение разряда без сдачи пробы.

В виду этого предлагается административным лицам линии каждый раз по истечении полугодичного срока обучения каждого ученика в отдельности обязательно подвергать испытанию установленным порядком, путем дачи пробы и только по выдержании пробы допускается перевод в следующий высший разряд или в разряд, соответствующий качеству выдержанной пробы, независимо от перехода из класса в класс.

За Ч *Серебряков*.

За Преддорпрофсожа *Голышкин*.

За ДБН *Кириллов*.

Я *Куколевский*.

ДБН. № 2504. Об исправлении существующего тарифа должностей и профессий по железнодорожному транспорту.

На основании распоряжения НКПС и ЦК ж. д., опубликованного приказом НКПС № 8711 (ЛПЗ) 1 от 12/VII—с. г., настоящим предлагается внести в действующий тариф железнодорожников с 1-го АВГУСТА 1926 г. нижеследующие новые должности:

На стр. 53. поз. № 30-б.

Банщики 3 разр. с оплатой по 4-му тарифному разряду, присвоив этой должности следующую квалификационную характеристику: Топка печей, котлов,

обогревающих баню. Уборка всех помещений бани. Надзор за порядком и чистотой и за выполнением посетителями правил санитарии и гигиены. Проверка прав посетителей на пользование баней.

На стр. 53, пор. № 30-в.

Банщики 2 разр., с оплатой по 5 тар. разряду, с присвоением той-же квалификационной характеристики, что и под порядковым № 30-б.

На стр. 53, пор. № 30-г.

Банщики 1 разр., с оплатой по 6-му тар. разряду, с присвоением квалификационной характеристики, что под порядковым № 30-б, но с большим опытом, навыком и стажем.

На стр. 157, пор. № 554.

Стеклографисты 2 разр., с оплатой труда по 9 тар. разряду, присвоив этой должности следующую квалификационную характеристику: Работа по размножению на стекле литографским способом, как в отношении подготовки оригинала к печати, так и самого размножения.

На стр. 157, пор. № 555.

Стеклографисты 1 разр., с оплатой по 10 тар. разряду, с присвоением характеристики, указанной под пор. № 554, но с большим навыком и опытом.

На стр. 157, пор. № 556-а.

Старший стеклографист (заведующий стеклографией), с оплатой труда по 11-му разряду, присвоив этой должности следующую квалификационную характеристику: Руководство работой стеклографистов, инструктирование их и непосредственное участие в самом процессе работы стеклографии.

За ЧПТ *В. Иванов.*
За Преддорпрофсожа *Голышкин.*
За ДБН *Кириллов.*

СК. № 2505. Об устранении дефектов в путевых поездных журналах.

(Всем ДС, ДСП, ДЗ, ДМ ДЧ и ДН.)

Несмотря на правила составления и заполнения путевых журналов, вновь введенных приказом 2138 бр. 48, таковые продолжают поступать с большим количеством дефектов, всецело относящихся за счет невнимательности и небрежности Главных кондукторов и Деж. по станции.

К дефектам, наиболее ярко выражающимся, относятся следующие явления: в путевых журналах поездов товарного движения в сведениях о ходе, составе и весе таковых допускаются расхождения граф 8 и 9 (отцепки и прицепки) с графами от 12 до 32, в коих фиксируется состав по роду вагонов при отправлении, а также с общим числом отправляемых вагонов и осей по гр. 33 и 34; сплошь и рядом не указывается в гр. 6-й время поездных маневров, тогда как по тяговым документам таковые имеют место, или поездные маневры, вместо гр. 6-й, отмечаются в отрезке IV (донесение Гл. конд.); неправильно исчисляется вес поезда в сведениях о составе поездов по №№ вагонов и по роду гр. 3 ф. 21 и гр. 4 ф. 23, классные вагоны не подразделяются на мягкие и жесткие гр. 4 я ф. 21 и гр. 6-я ф. № 23 „число осей под вагоном" во многих журналах не заполняются и т. п.

Подобные явления неизбежно влекут за собой неточный учет работы подвижного состава, лишая возможности безошибочно судить о его пробегах, а также порождают вредную в деле учета канцелярскую волокиту в виде запросов по станциям.

В виду изложенного предлагается ДС всех станций обратить самое строгое внимание на правильность составления путевых журналов и заполнения их во всем согласно форм и руководящих правил приказа № 2131. Всем ДМ вменяется в обязанность об'явить о том же Гл. кондукторам поездов и проверить, насколько усвоено ими знание бланков путевых журналов и их заполнение.

Кроме того, в виду разработки срочных суточных сведений о пробеге поездов, вагонов и паровозов в Отделе СК, представление туда путевых журналов должно быть не позже следующих отчетных суток после прибытия поездов.

Предлагая к точному исполнению изложенное, предупреждаю, что лица, замеченные в систематически небрежном и неаккуратном отношении к путевым журналам, а также ничем неоправданной задержке в высылке их для учета, будут подвергаться строгим взысканиям.

ДН и ДЧ предлагается с своей стороны со всей строгостью наблюсти за точным выполнением соответствующими агентами всех указаний по составлению и ведению путевых документов.

Д *Куликов.*
За СК *Олешкевич.*

Т. № 2506. О контрольных легкоплавких пробках.

Об'являя к точному руководству нижепомещенный приказ НКПС за № 8551/ /ТКП-3,—предлагаю:

1. Главным Гомельским Мастерским изготовить прибор для испытания сплава по эскизу, указанному в нормальном листе № 1796 А 2.

2. Изготовить согласно указаний контрольного листка № 1796 А 1 и разослать по требованию участков и депо сплав для легкоплавких пробок с нумерацией на чушках 1796 А, а также отлитые бронзовые пробки без отделки.

3. ТЧ и ТД получаемый в участках и депо сплав для легкоплавких пробок должны хранить в запертом шкафе, столе или сундуке в кабинете ТЧ или ТЧП или ТД, но отнюдь не в общих кладовых. Переливку пробок совершать в присутствии ТЧ или ТД, или их помощников или уполномоченных на это лиц.

4. Сплав для легкоплавких пробок ни на какие другие надобности не расходовать.

5. Тело пробки изготовлять из бронзы по чертежу и размерам указанным в нормальном листке 1796 А 100 и на головке самой заливки выбивать клеймо с обозначением № и серии паровоза, даты и места постановки согласно эскиза.

6. Верхнюю поверхность поставленной на место контрольной легкоплавкой пробки располагать от верхней поверхности потолка топки в расстоянии 25 м/м указанной в эскизе нормального листка 1796 А 100.

7. Осмотр легкоплавких предохранительных пробок производить дежурным по депо или кочегаром депо совместно с машинистами, как при сдаче паровоза в депо, так и при приемке такового, при чем при обнаружении неисправности при сдаче машинистам вменяется в обязанность сейчас же записать об этом в книгу ремонта своего паровоза.

Тоже должен сделать машинист при приемке паровоза и с таким паровозом выезжать отнюдь не должен.

8. О постановке в топки легкоплавных пробок и о переливе или наплавке их обязательно отмечать в книге ремонта соответствующего паровоза с указанием даты, что лежит на обязанности дежурящих по депо и мастеров.

9. Осмотр пробок через люки котла при каждой промывке производить машинисту, принимающему паровоз с промывки, за своей ответственностью.

10. Через каждые три м-ца предохранительные пробки обязательно переливать независимо от их состояния, при чем старый металл выплавляется, проход очищается до меди, протравливается кислотой и заливается новым сплавом, отнюдь не допуская смешивания со старым.

На головке заливки ставить знаки согласно § 4.

11. При каждой полной переливке пробки от старой заливки отрезать головку старой заливки и сохранять в кабинете ТЧ под замком в течении 3-х месяцев, а затем использовать для других надобностей.

12. Заливку предохранительных пробок производить лишь в основных депо и тех оборотных депо, кои имеют приписанные самостоятельно паровозы, т. е. депо Унеча, Осиповичи и Калинковичи.

13. Всем ТЧ, ТЧП, ТР и ТН—внушить как паровозным бригадам, так и слесарям—плавщикам, что **заливка пробок должна производиться со всею тщательностью,** согласно § 9 настоящего циркуляра, памятуя все последствия взрыва котла.

14. Под страхом сурового наказания по Суду безусловно воспрещается производить самовольные заливки и переливки легкоплавких пробок в отсутствии администрации участка или депо.

Настоящий циркуляр касается всех ТМ, ТМП, ТЧ, ТЧП, ТР, ТН, ТД, ТДП, мастеров, ведающих ремонтом паровозов и их помощников, машинистов всех наименований и кочегаров депо.

С изданием настоящего приказа циркуляр по От. Тяги № 28 от 31-го октября 1923 г.—отменяется.

За Т *Деянов.*

Копия.

№ 8551. / ТКП-3. О контрольных легкоплавких пробках.

Контрольные легкоплавкие пробки, применяемые на паровозах, обладают большим разнообразием, как в отношении конструкции, так и состава легкоплавкого металла. При этом сплав не-

редко не соответствует своему назначению, имея черезмерно высокую или черезмерно низкую температуру плавания.

Настоящим об'является для применения нормальная предохранительная пробка для всех серий паровозов широкой колеи, а также сплав для заливки пробок и прибор для испытания сплава (Норм. листки Отдела Тяги №№ 1796 А 1, 1796 А 2, 1796 А 100).

На эксплоатируемых паровозах эти пробки должны ставиться при очередной их смене, при чем диаметр нарезки пробки должен соответствовать диаметру резьбы в потолке и таблице градаций на нор. листке 1796 А 100. Все же остальные размеры должны быть нормальными.

Член Коллегии НКПС и Начальник Центрального Управления Железнодорожного Транспорта—**Рудый,** Начальник Отдела Тяги—**Красовский.**

С подлинным верно:

За ТЖ *Романенко.*

К. № 2507. О порядке исчисления срока бесплатного хранения грузов на станциях назначения.

Ввиду разнородного толкования ст. 64 устава ж. д. в отношении исчисления сроков бесплатного хранения грузов на ст. назначения и возникающих вследствие этого недоразумений, вызывающих непроизводительную переписку, раз'ясняется:

1. По точному смыслу ст. 64 Устава ж. д. и примечания 2 к § 25 „Правил о нагрузке и выгрузке грузов" (Сб. Тар. № 360, тар. № 6521, вклейка к ст. 60 Устава ж. д.), 48-ми часовой срок бесплатного хранения на станции назначения прибывающих грузов, подлежащих выгрузке средствами получателя, исчисляются с ближайшей полуночи по прибытии груза.

2. Согласно помещенной во вклейке под ст. 64 Устава ж. д. 3-го изд. телеграммы Ц от 2 июня 1922 г. № 1022384 (фактически имеющейся даты 20 января 1923 г. № 1002374), частично отмененной тарифным извещением №2329 Сб. Тар № 202, расчет бесплатного хранения грузов, выгружаемых средствами ж. д., должен начинаться с ближайшей полуночи, следующей за моментом начала фактического хранения грузов в пакгаузах станции, после его выгрузки.

КР, КГ и СЧ предлагается по сему вопросу проинструктировать станции своих участков и за исполнением сего наблюсти.

Изданные раннее распоряжения по этомс поводу, противоречащие настоящему раз'яснению, теряют силу.

К *Савельев.*

С *Галушко.*

II. Распоряжение по Соцстрахованию.

№ 2508. О порядке освобождения от работ после выкидыша.

Постановление Народного Комиссариата Труда РСФСР от 8 июля 1926 г. № 149/1420.

В отмену постановления Народного Комиссариата Труда РСФСР, опубликованного 9 ноября 1920 года „Об освобождении от работ после выкидыша" („Изв. ВЦИК", № 251, от 9 ноября 1920 г.) Народный Комиссариат Труда РСФСР постановил:

В случае выкидыша у застрахованной женщины, как произвольного, так и непроизвольного, вопрос о необходимости освобождения от работы, а равно о сроке освобождения от работы должен разрешаться в общем порядке лечащим врачем, а при необходимости продления отпуска на срок свыше двух недель —врачебно-контрольной комиссией.

В последнем случае, при невозможности для больной по состоянию здоровья явиться во врачебно-контрольную комиссию, освидетельствование ее должно быть произведено на дому уполномоченным врачебно-контрольной комиссии.

Народный Комиссар Труда РСФСР **Бахутов.**

Зам. Нач. Главсоцстраха **Целлер.**

Зав. Адм.-Орг. Отделом **Лея.**

С ВЦСПС согласовано: **Гинзбург.**

(Газета „Труд", № 161, 16/VII—1926 года).

Поправка в Бюл. № 259.

В прик. код. № 2461, на стр. 3, в абз. третьем п „д)"—после слов: „для работников на транспорте членов союза Медсантруд и . . ."— вставить слова: „3% для работников на транспорте членов союза Рабпрос. . .".

Начальник Административного Отдела *Куколевский.*

Изд. Западные жел. дор

Гомель, ГУБЛИТ № 890 (1200 экз.). Гомель. Типо-Лит. Западных ж. д. 1926 г.—1689.